

减碳和发展,并不是非此即彼,而是在一定程度内能实现优化调节。

减碳和发展,如何两全?

文/万军

在过去的两个月,因为多次被点名,"运动式减碳"成为一个另类的热词。

让人印象最深的点名有两次。一次是在7月30日,中央政治局会议指出要统筹有序做好碳达峰、碳中和工作,尽快出台2030年前碳达峰行动方案,坚持全国一盘棋,纠正"运动式减碳",先立后破,坚决遏制"两高"项目盲目发展。另一次是在9月4日,全国政协经济委员会副主任刘世锦指出,不能"运动式减碳"……实现碳达峰碳中和目标关键是,用绿色技术替代传统技术,要减少碳排放,而不是减少生产能力,不是降低增长速度,更不是在不具备绿色技术的情况下人为打乱正常的供求秩序。

事实上, "运动式"的治理方式 在我国时有抬头。对于管理者而言, 短期内将较多的精力和资源集中于特 定的工作任务,往往见效很快。此 前,无论是地方政府在城市管理领域 上,还是工业部门在能耗管理工作 上,都曾使用过类似的方式。从实际 情况来看, "运动式"治理在短期内 确实有可能立竿见影,但长期效果则 未必令人满意。

事实上,"运动式"治理在很多 领域也并不适用,减碳就是其中之一。和全球很多国家相比,中国减碳 之路的确"时间紧、任务重",需要加快速度推进,但过去一年的实践证明,"暴风骤雨"的治理方式不仅无 益于加快减碳的速度,反而可能对社 会经济发展产生一些不利影响。

其实,"运动式减碳"受到质疑,也反映出全球在推进减碳过程中面临的共同难题——如何更好地协调减碳和发展这两项工作,既要对任何一方不偏不倚,又能够实现既定目标?

从全球气候治理的经验看,实现 两全的确很难,但仍有路径可循。这 些好的经验,值得我们关注和参考。

立足现实 有序进退

从全球气候治理的经验看,只有 根据本国在特定时期的实际情况,采 取合理的政策措施,才能既有利于经 济稳定发展,也有助于减排任务的稳 步实施。



"运动式减碳"受到质疑, 也反映出全球在推进减碳过 程中面临的共同难题——如 何更好地协调减碳和发展这 两项工作, 既要对任何一方 不偏不倚,又能够实现既定 目标。

2021年9月20日,英国努茨福德,一根标着 e.on 12英寸高压天然气管道穿过柴郡乡村。 近期,由于英国天然气价格飙升250%,一些 小能源公司面临倒闭。

从2020年下半年开始,出于重振 本国经济和应对极端天气的需要,全 球不少国家(尤其是欧洲国家)加快 了气候治理的步伐,提出了更高的减 碳目标。

但最近,在减排方面态度积极的 英国遇到了不小的麻烦。从2021年上 半年开始,随着经济复苏的态势日益 明朗,油气供求结构失衡的问题日益 突出,全球范围内的天然气价格暴涨 3~6倍不等,直接导致英国的天然气发 电成本随之水涨船高。

据统计,英国9月初的电价与8 月初相比增长2倍,较去年同期暴涨7 倍。于是在9月7日,英国国家电网电

力系统运营商(ESO)责令发电企业 重启位于英格兰中部诺丁汉郡的West Burton A火电厂,以弥补气电缺口, 承担全国3%的电力供应。

从英国"重启煤电"这件事中, 我们可以看到,即便是高扬减排大旗 的欧洲国家, 在维护经济稳定和大力 推进减排这二者之中,还是选择了应 时而化,根据实际情况灵活调整政策 取舍。

英国的理念, 其实代表了不少欧 洲国家的观点。纵观欧洲国家的减碳 史,即便一些国家曾经制定过当时看似 "高不可及"的绿色发展目标,但也很 少看到"运动式减碳"的情况出现。这 背后,有两个原因值得我们参考。

首先,这些国家的经济结构已经 实现了重大变化。

从发达国家产业结构的发展变迁来看,它们基本上都表现出一个共同特点:经济发展到一定程度之后,农业和工业在GDP中的占比相继下降,服务业成为国民经济的主导产业,经济社会发展逐渐进入后工业化社会。随着发达国家后工业化时代的来临,昔日的能耗大户第二产业在国民经济中的占比出现明显下降。在第二产业占比不断下降和节能减排技术持续进步的双重推动下,碳排放也就随之持续减少。

与已经步入后工业化时代的发达 国家相比,尽管我国的产业升级和结 构转型已经有了长足的进展, 但工业 部门仍然是能耗大户。根据国家能源 局9月16日发布的最新数据,今年1~8 月,全社会用电量累计54704亿千瓦 时,其中,第二产业用电量36529亿 千瓦时,占比66.7%,而第三产业用电 量9533亿千瓦时,占比仅为17.4%。 虽然中国在实现"双碳"目标的过程 中,可以根据经济增长和技术进步的 实际状况,适当加速减排进程。但由 于经济结构转型升级尚需时日,因 此,整体减排工作还是应当从国情和 现实出发,遵循循序渐进的原则,不 能期望短期内毕其功于一役。

其次,政策的合理引导非常重 要。

2020年以来,全球汽车企业的减排动作非常迅速——一方面,越来越 多的跨国汽车企业推出了电动车型; 另一方面,和新能源汽车相关的锂电 池产业也成为股票市场的热门赛道。 这一切,得益于主要经济体针对减碳 做出的政策调整。

统计数据表明,交通领域的碳排放一般会占到碳排放总量的1/3左右,交通领域因此也成为减碳的主要对象。为此,中国、欧盟和美国等主要经济体相继推出了具有明显市场化特点的政策措施,倒逼汽车企业加快减排。以欧盟的"二氧化碳积分"政策为例,其目标是"新客运汽车的二氧化碳排放量到2025年减少15%,到2030年减少37.5%"。和2030年减少30%的原始目标相比,新目标更加严格、也更为紧迫。在这项政策下,欧盟多家车企不得不加快新能源汽车研

发进度,并推出了多款新车型。

减碳是人类社会的共同目标,但 减碳措施必然会增加企业的节能环保 投入,从而对利润目标产生短期的影 响。由于公共利益未必与私人利益完 全一致,减碳目标的实现需要政府的 因势利导,利用更多的市场化措施, 以政府设定的激励机制弥补市场自发 秩序的不足,通过"有形之手"的合 理引导,不断完善"无形之手"对经 济运行过程的调节。

可见,既不要强调减碳和发展之间的非此即彼,也不要期待减碳目标能够一蹴而就。按照既定减排时间表和路线图的路径,在特定时期根据现实进行灵活选择,这才是实现两全的可行途径。



突破技术"平台期"

对于中国而言,由于资源禀赋的 结构性特征,天然气等"低碳"资源 的储量不够丰富。根据自然资源部发布 的《中国矿产资源报告(2020)》, 我国煤炭储量为300.1亿吨,远超 天然气储量。在这样的背景下,加 快碳减排需要更强大的技术支撑。

今年3月,国际能源署公布的一 份数据表明,新冠肺炎疫情使得经济 活动放缓,2020年全球碳排放量减少 5.8%。但好景不长, 在2020年年底, 碳 排放量已经开始反弹——2020年12月, 全球碳排放较2019年同期增长2%, 达 到6000万吨,许多经济体的排放量都 超过了新冠肺炎疫情危机前的水平。

一个月后,国际能源署再次发布 报告称,2021年全球与能源有关的二 氧化碳排放量将激增15亿吨,或将是 历史上第二大增幅。

全球减碳正在遇到的反弹, 好比 多数减脂的人都要经历的"平台期"。 在减脂初期,只要增加运动或减少一定 量的食物摄取,一般人的体重都会快速 下降。然而,一旦身体适应了这种变 化,就会产生适应现象,将所摄取的食 物热量尽量吸收并进行最有效的利用, 同时降低基础代谢率,减少能量的消 耗。这样一来,身体热量又达到一个新 的平衡状态,体重就不再下降了,这就 是"平台期"。

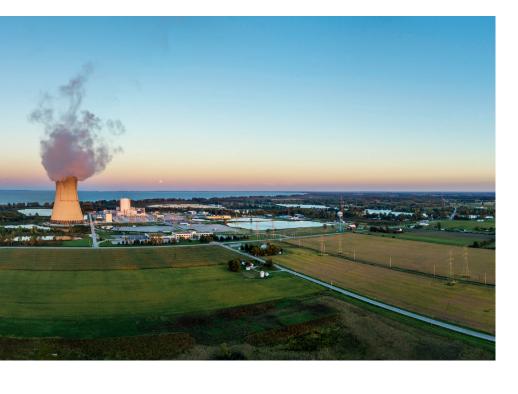
这个时候,只有通过体测来判断 身体哪些部分的锻炼还可以加强,然 后施以科学的练习,才能突破"平台 期"。

减碳的"平台期"也要通过类 似的方式来突破。以能源供应端为 例。当前,公认的绿色发电模式主要 可以归纳为两种:一种是"新能源+ 储能",另一种是"化石能源+碳捕 集"。然而,两种模式也都遭遇了 "平台期",前者体现为过高的储能 成本,后者则表现为成本同样过高的 碳捕集技术。

不难看出,两种模式的"平台 期"都是因为成本过高,并且都遭遇 了技术瓶颈。要想突破平台,必须寻 求颠覆性的技术突破, 以实现成本的 大幅降低。

这几年,光伏太阳能发电之所以 被广泛接受,正是因为随着技术进步, 光电转换率不断上升,带动了整体组件 成本下降,提升了发电效率,有效降低 了发电成本, 并让光伏发电的性价比逐 年增加。风力发电也是如此。这一切得 益干技术讲步带来的突破。

光伏、风电等新能源领域的经 验,同样可以为储能和碳捕集领域所 借鉴。要想提升减碳领域的科技创新 能力, 国家要继续加强政策引导, 提 供更丰富的政策工具,完善多层次的 金融市场,激励企业加快技术创新的 步伐。企业除了进一步加大研发强 度,也应主动走出去,借助全球减碳 的共识和经济复苏的大势, 在开放式 创新的过程中,去实现更多先进技术 的突破。▮



(作者系中国社科院世界经济与政治研究所 副研究员)